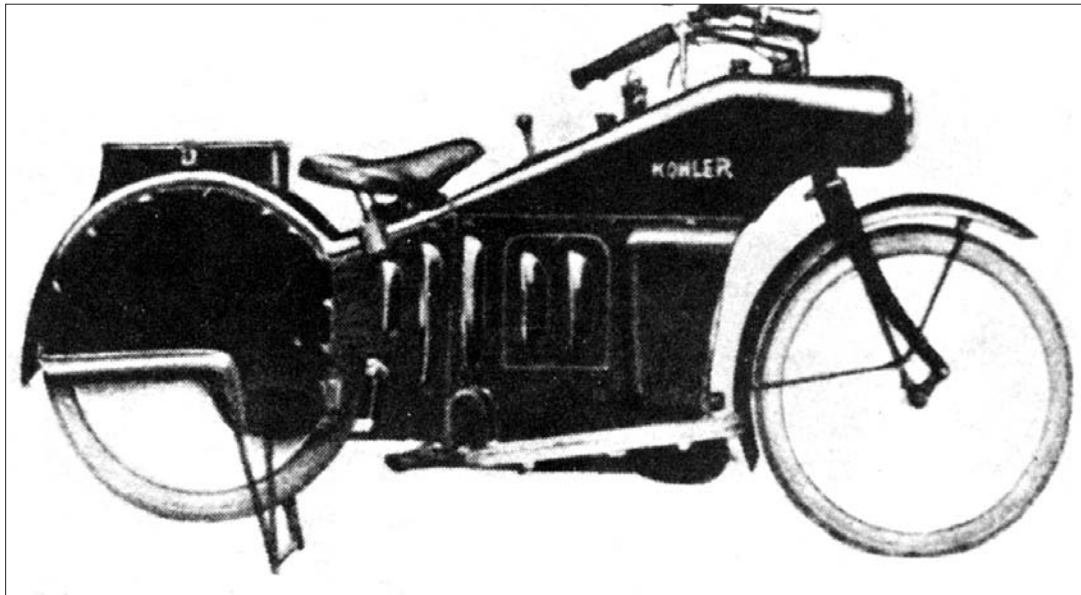


D

DaW-Köhler *Diana-Werke GmbH, München, Německo*

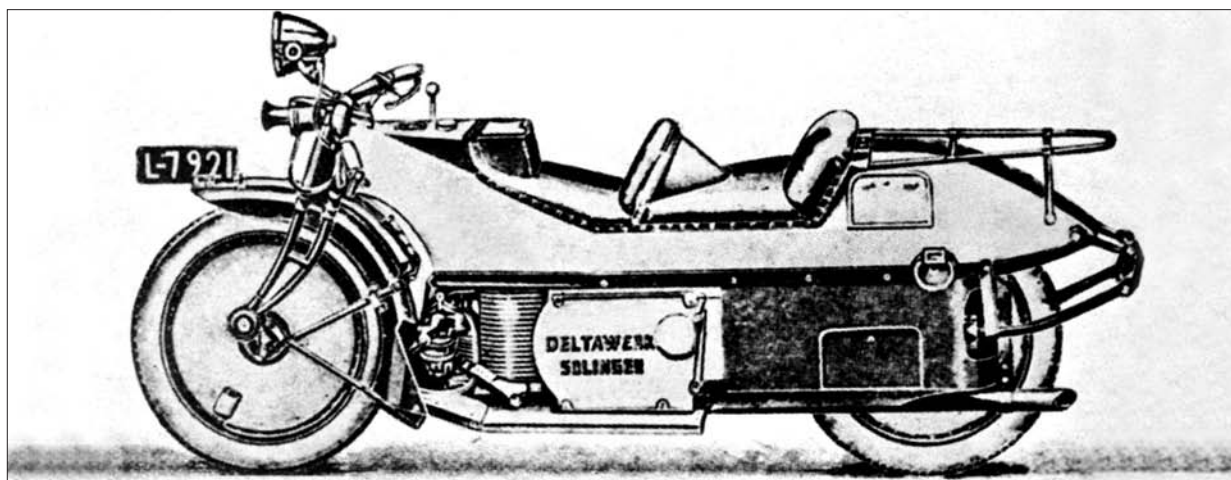
Ve dvacátých letech se mnoho výrobců zaměřilo na kryté konstrukce motocyklů. V Mnichově to byl v letech 1924–25 DaW-Köhler. Vyráběli celokapotovaný motocykl, kde světlo bylo v jednom celku s nádrží. Motocykl byl poháněn dvoutaktním motorem s objemem 405 cm³, jenže ani žebrované otvory po stranách kapotáže nezabránilly motoru, aby se přehříval.



Celokapotovaný motocykl DaW-Köhler

Delta *Delta-Werke AG, Solingen, Německo*

Jedním z mnoha motocyklů postavených bez rámu je i tento karosovaný stroj, který se vyráběl v Německu ve městě Solingen (známé ocelářské město) v roce 1924. Vyrobito se jich velmi málo a jsou konstrukčně zajímavé. Přední kolo je odpruženo půleliptickými listovými pery, která jsou ale umístěna za kolem, zatímco zadní kolo je odpruženo z obou stran listovými pery tak, jak je to zvykem v automobilech. Motor byl vzduchem chlazený jednoválec objemu 500 cm³.



Motocykl Delta 500 cm³

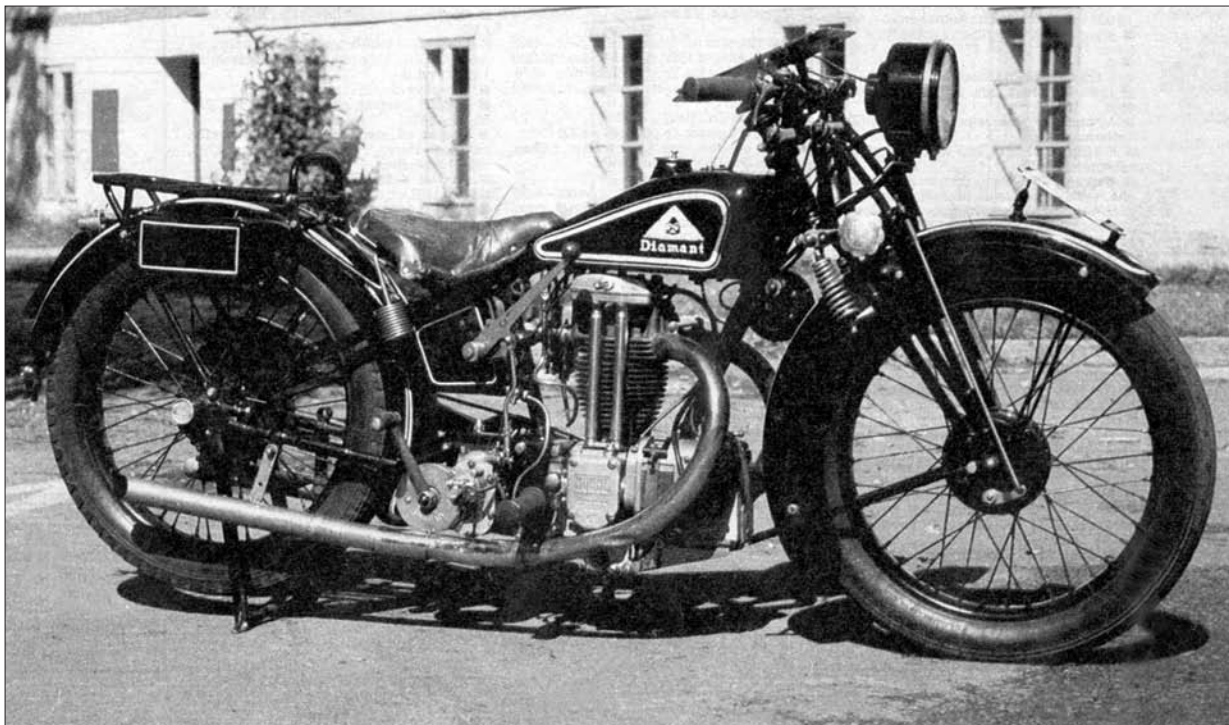
Diamant *Diamant Fahrradwerke Gebr. Nevoigt, Reichenbrand, Německo*

Výroba i vznik této firmy se shodně datují rokem 1903. Na snímku je jeden z prvních strojů. K dalším výrobkům patřily i tříkolky s vidlicovým dvouválcem a se dvěma říditelnými koly vepředu. Na snímku je čtyřtákní jednoválec se samočinným sacím ventilem o objemu 320 cm³ a výkonem 2,5 k. Karburátor byl ovládán dvěma kohouty a nízkonapěťový magnet byl umístěn za hlavou řízení a poháněn hřídelem se soustavou ozubených kuželových kol. Pohon zadního kola bez převodovky byl přímo z klikové hřídele klínovým řemenem. Acetylenové osvětlení, brzda jen na zadním kole. Váha 60 kg a maximální rychlost 50 km/h.



Jeden z prvních motocyklů Diamant z roku 1903

V roce 1908 se výroba motocyklů zastavila a nahradila produkcí jízdních kol. V roce 1926 se tato firma spojila s automobilkou Elite, čímž vznikla Elite-Diamant Werke AG., Siegmarschönau, Německo. Jejich prvním typem byl motocykl na obrázku, jenže do nového společenství si značka Diamant přinesla i předchozí smůlu.



Diamant 350 OHV

Tento motocykl měl motor Kühne s objemem 343 cm³ OHV a výkonem 13 k při 3 500 ot/min. Motocykl s třístupňovou převodovkou, ovládanou ručně, dosahoval při váze 140 kg maximální rychlosti 100 km/h se spotřebou 3 l/100 km. Jejich společný motocykl neměl úspěch, a tak je v roce 1928 pohltila firma Opel a přidělili jim výrobu motorových kol s motory Sachs.

DKW *J. S. Rasmussen AG, Zschopau, Německo.*

D.K.W. byla v Německu největším výrobcem motocyklů. D.K.W. – Das kleine Wunder (Malý zázrak) – byla založena v roce 1919. Zpočátku zde vyráběli pomocné motory pro jízdní kola. Byli úspěšní, a tak v roce 1922 začali vyrábět první stroj s motocyklovými prvky. Byl to DKW 142 cm³ „Reichsfahrtmodell“.

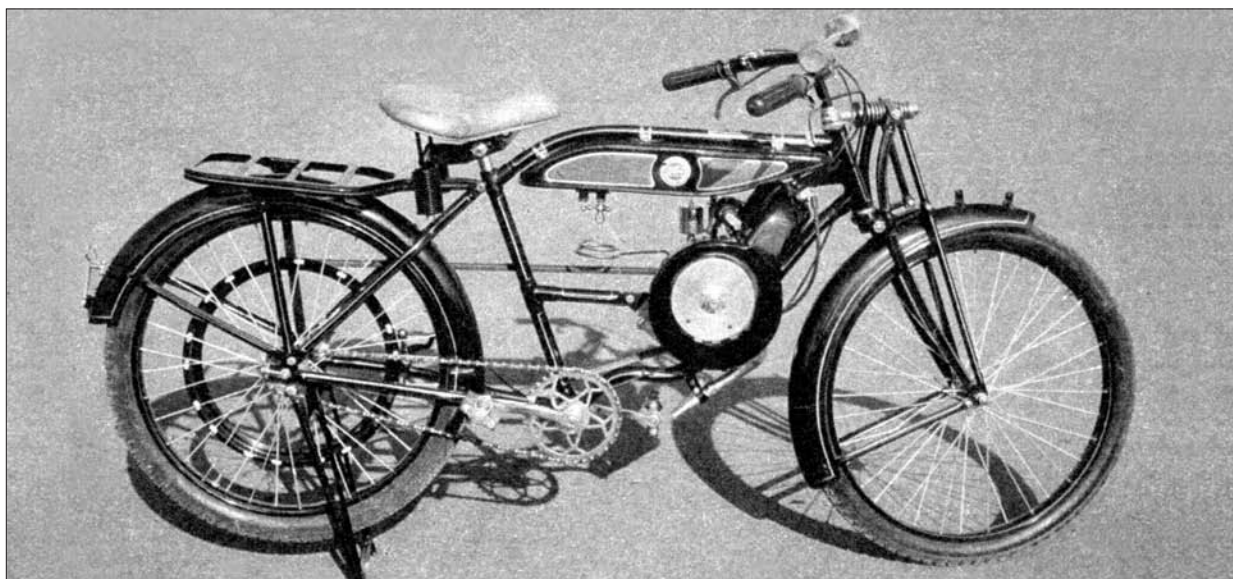
Dvoutaktní tříkanálový vzduchem chlazený jednoválec 142 cm³ měl výkon 1,5 k při 2 500 ot/min. Píst s deflektorem, karburátor Meco, zapalování setrvačnickovým magnetem. Klikový hřídel byl volně uložen, mazání směsí

1:10, nucené chlazení ventilátorem. Startování rozšlapáním. Od klikovky bylo poháněno ozubené kolo (poměr 3:1) spojené s řemenicí a přímým pohonem na zadní kolo klínovým řemenem. Zadní kolo mělo dvě brzdy, špalíkovou a v náboji kola Torpédo. Jednoduchý trubkový rám měl přední vidlici výkyvnou kolem čepu pod hlavní řízení. Váha stroje 46 kg a rychlost 65 km/h se spotřebou 2 l/100 km.

Následovaly typy ZL, ZM a v roce 1924 typ SM (na obrázku), který měl rám z ocelových lisovaných plechů. Palivová nádrž tvořila jeho nosnou část. Tenhle rám však nebyl dostatečně tuhý a u dalších typů se proto vrátili ke klasické trubkové konstrukci. Dvoutaktní vzduchem chlazený jednoválec s dvoustupňovou převodovkou v bloku s motorem.

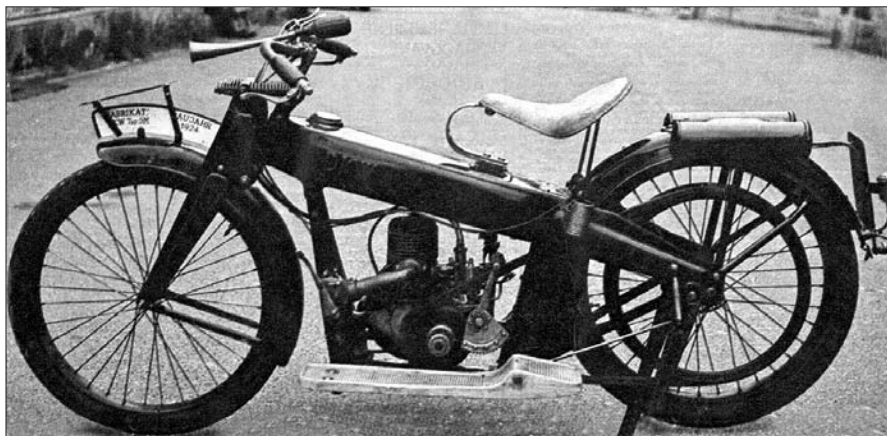


DKW 140 (rok výroby 1922)



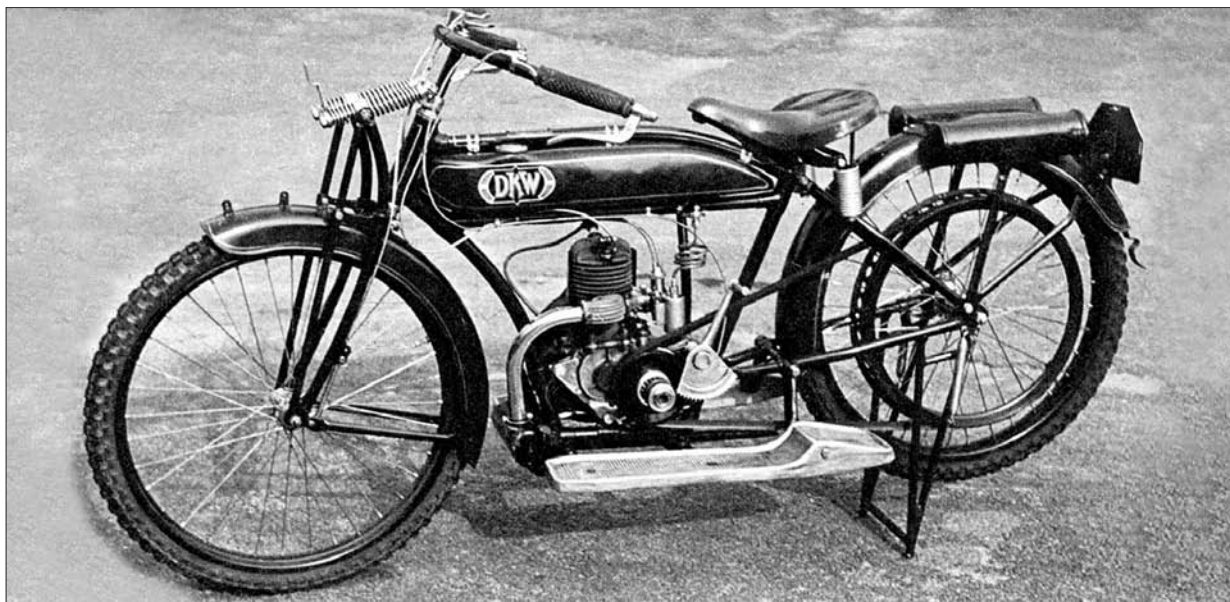
DKW 140 (rok výroby 1922)

Motocykl měl klínovou brzdu na zadním kole, ovládanou nožním pedálem i pákou na řídítkách. Přední vidlice výkyvná kolem čepu pod hlavou řízení. Motor s objemem 173 cm³, ø 59 x 64 mm a výkon 2,5 k při 3 000 ot/min se přenášel pomocí spojky na zadní kolo pomocí klínového řemene. Magnetické zapalování. Celý motocykl měl váhu 80 kg a maximální rychlost 65 km/h se spotřebou 3 l na 100 km.



Motocykl DKW 140 cm³ z roku 1922 **DKW typ SM (rok výroby 1924)**

V roce 1924 se vyráběly DKW 175 – dvoutakt s nuceným vzduchovým chlazením měl objem 170 cm³ a výkon 2,5 k. Zapalování setrvačnickovou magnetkou. Spojka se dvěma kuželovými plochami. Dvoustupňová převodovka mazaná směsí paliva a oleje v poměru 1:10. Při váze 60 kg dosahovala „dékávka“ 60 km/h a spotřebovala 3–4 l paliva na 100 km.

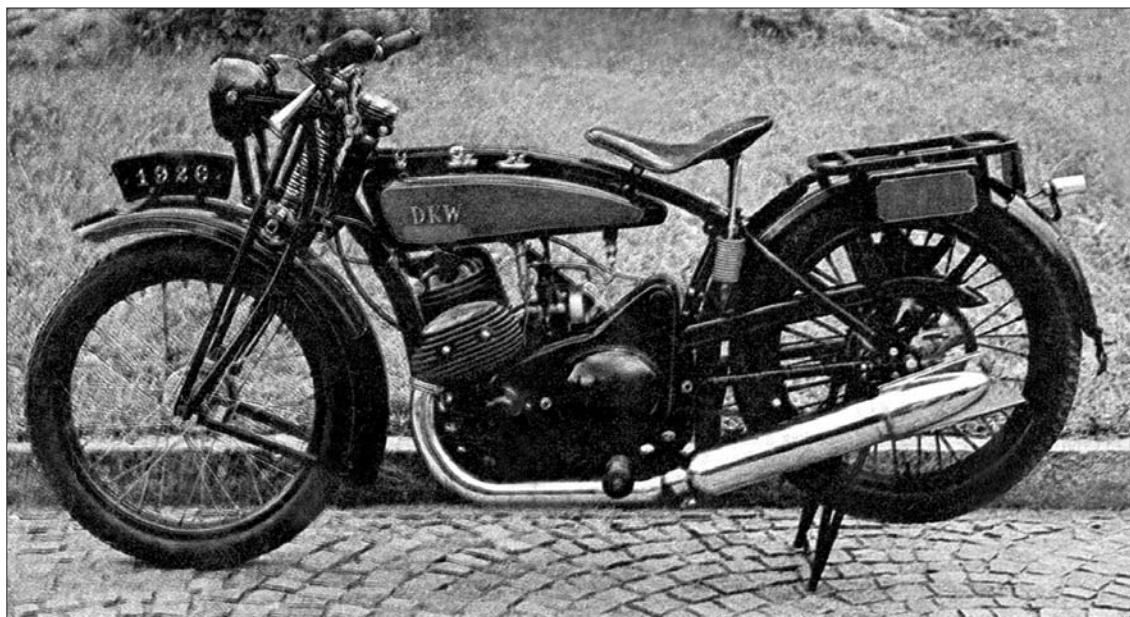


Motocykl DKW 175 z roku 1924

Od roku 1925 se vyráběly i motocykly s vodním chlazením, prozatím jen závodní. Jedním z prvních typů byl DKW 175 s přeplňováním dmýchadlem (pístovým) umístěným pod klikou. Tohle konstrukční řešení se připisuje konstruktérovi jménem Hugo Ruppe, který byl spolujatelem motocyklové továrny Bekamo ve Varnsdorfu.

DKW 250 z roku 1926

měl veliký expanzní prostor za výfukovým ventilem. Koncem roku 1926 zavedli pohon zadního kola řetězem, ale i nadále u některých modelů používali klínový řemen. Motor byl dvoutaktní jednoválec o objemu 246,8 cm³ (ø 68 x 68 mm) s výkonem 6 k při 3 000 ot/min. Zapalování magnetkou. Uzavřený jednoduchý trubkový rám s vahadlovou přední vidlicí obsahoval motor s třístupňovou převodovkou s ručním řazením a měl váhu 95 kg, se kterou dosáhl maximální rychlosti 80 km/h při spotřebě 4 l paliva na 100 km. Na snímku není původní tlumič výfuku. Výfuková expanzní nádoba měla bohaté žebrování pro chlazení.

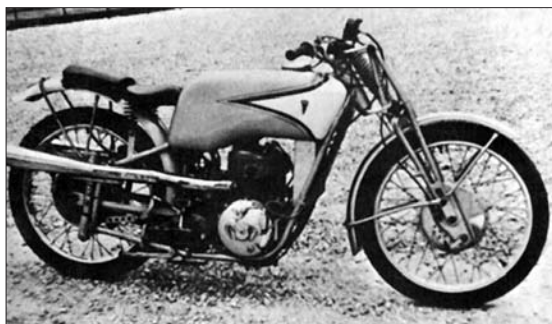


DKW 250 (rok výroby 1926)

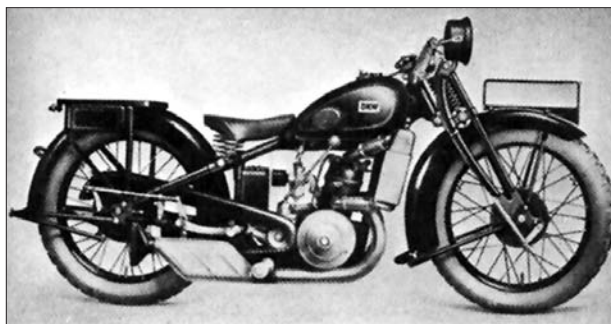
Spolupráce Huga Ruppeho s DKW začala konstrukcí pomocného motorku pro jízdní kola s výkonem 1,3 k, se kterým DKW rozjžděla výrobu.

V roce 1928 začala DKW vyrábět svůj nejvýkonnější cestovní jednoválec s objemem 498 cm³ (ø 80 x 99 mm) a výkonem 14 k při 3 000 ot/min se vzduchovým nebo vodním chlazením. Zapalování Bosch, karburátor Graetzin, třístupňová převodovka s ručním řazením. Motor měl rozvod SV. Váha 120 kg, nejvyšší rychlost 120 km/h. Spotřeba 4 l paliva na 100 km. Vodní chlazení zvyšovalo váhu stroje a to byl důvod, proč měly u DKW od roku 1932 vodní chlazení jen závodní stroje.

DKW vyráběla objemové třídy 250, 350 i 500 cm³. Byly to jednoválce se dvěma písty a společným spalovacím prostorem. Navíc byly ještě přeplňované pístovým dmýchadlem. To bylo umísťováno pod motorem, před motorem i svise před pracovním válcem. Vodou chlazené válce měly i pomocné žebrování. Tyto vysokootáčkové motory vydávaly kvílivý zvuk, a proto získaly přezdívku „cirkulár“. Byly oblíbené i u našich závodníků.



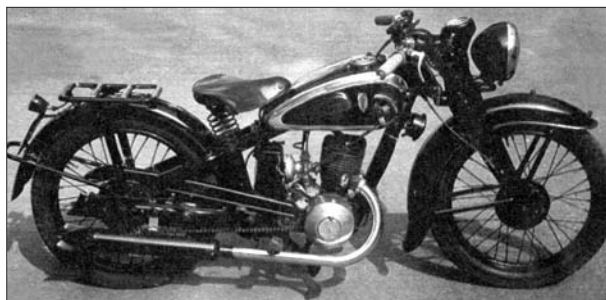
Závodní DKW 350 (rok výroby 1938)



Vodou chlazený dvouválec DKW 500 z roku 1929

DKW SB 200, rok 1937

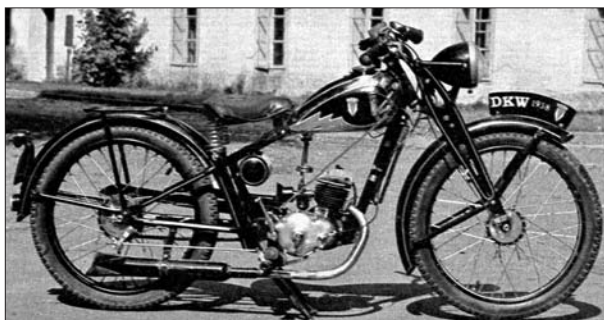
U tohoto dvoutaktního jednoválce značka poprvé použila vratné vyplachování na základě patentu Adolfa Schnürleho a také elektrický dynamostartér. Dosud se montoval jen do automobilů. Motor měl objem 198 cm³ (ø 60 x 68 mm) a výkon 7 k při 4 000 ot/min. Za použití dvousoupátkového karburátoru Framo s třístupňovou převodovkou v bloku s motorem, která měla ruční řazení, dosáhl motocykl o váze 142 kg rychlost 75 km/h se spotřebou 3 l paliva na 100 km.



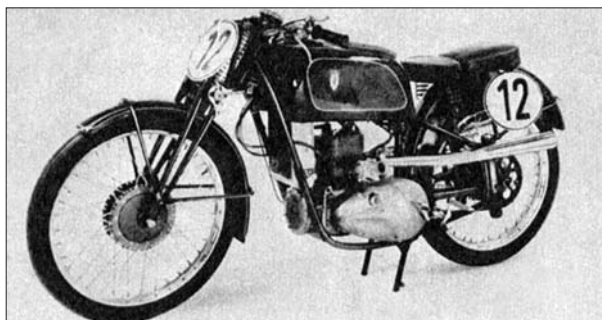
Motocykl DKW 200 (r. v. 1934)

DKW RT 100, rok 1938

Tento typ se vyráběl již od roku 1934. Karburátor Graetzin pomohl dvoutaktnímu jednoválci o zdvihovém objemu 97 cm³ (ø 50 x 50 mm) k maximálnímu výkonu 2,5 k při 4 000 otáčkách. Pomocí třístupňové převodovky dosáhl 57 kg těžký motocykl rychlosti 65 km/h se spotřebou 1,8 l na 100 km. Přední vidlice byla odpružená pryžovým prstencem.



DKW RT 100 (r. v. 1938)



Motocykl DKW Super-Sport 250 (rok výroby 1938)



DKW SS 250 (rok výroby 1939)

DKW SS 250 (Super Sport)

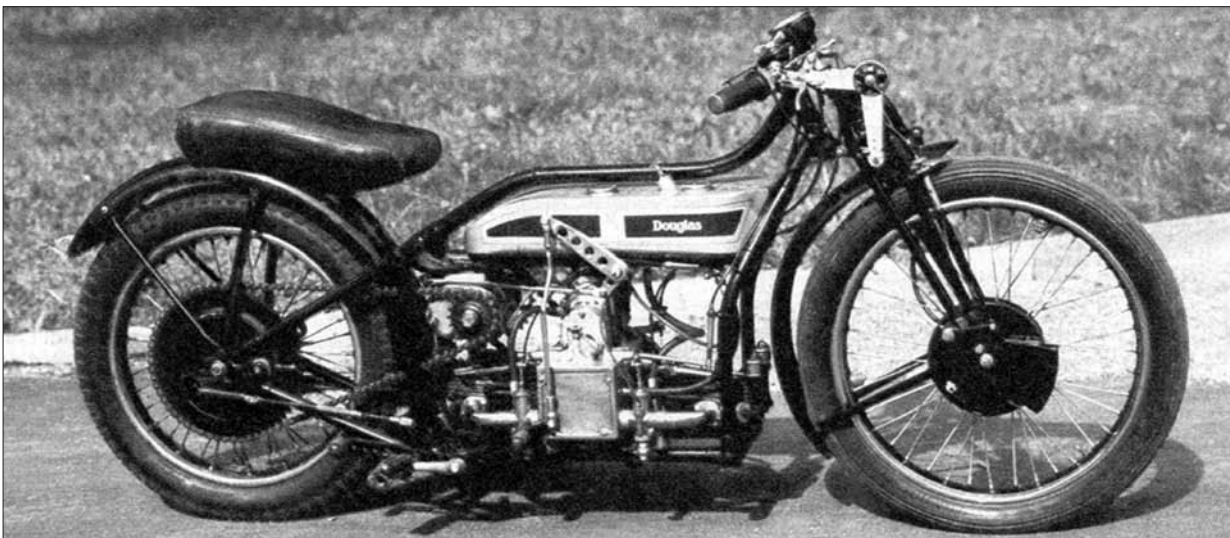
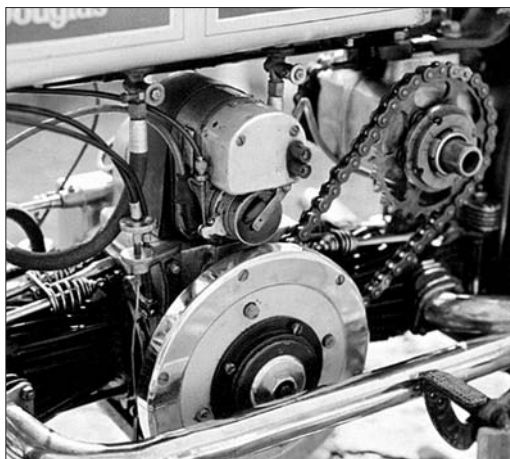
Firma vždycky dokázala svého zákazníka překvapit něčím novým. U tohoto stroje to bylo přeplňování pístovým dmýchadlem. Stroj byl odvozen od předcházejícího DKW UL. Vodou chlazený dvoutaktní dvoupístový jednoválec 250 cm³ měl dva písty ve válcích s vtáním ø 47,5, zdvihem hlavního pístu 69,69 mm a vedlejšího pístu 70,5 mm.

Měl výkon 20,5 k při 5 000 ot/min. Pístové dmýchadlo bylo vodorovně uložené v přední části před klikovou skříní. Dva karburátory Amal TT měly na starosti kvalitu palivové směsi. Při použití čtyřstupňové převodovky dosahoval motocykl s váhou 140 kg rychlosti 145 km/h. Podobný byl motor DKW 250 URe.

DKW jako první zavedla vratné vyplachování podle patentu Dr. Schnürleho, které umožnilo odstranit těžký deflektor na pístu. Nakonec se firmy DKW, Wanderer, Audi a Horch sloučily ve značku Auto Union (později Audi).

Dnepr *Kijevskij motocikletnyj zavod (KMZ), Kyjev, SSSR/Ukrajina, 1946-dodnes*

Prvním motocyklem tohoto závodu byl typ K1 Kijevlan, vyráběný do roku 1951 podle dokumentace a na zařízeních odvezených z Německa. Předlohou byl Wanderer-Sachs s jednoválcovým dvoudobým motorem o objemu 98 cm³ (ø 48 x 54 mm) o výkonu 2,3 k při 3 500 ot/min. V roce 1951 se do výroby dostal typ M-72, který se vyráběl téměř výhradně ve verzi s postranním vozíkem. Odvozený byl od německého BMW R 71 a poháněl ho čtyřdobý plochý dvouválec (boxer) s rozvodem SV, o objemu 750 cm³ (ø 78 x 78 mm) a s výkonem 22 k při 4 600 ot/min. Motocykl s rozvorem 1 400 mm měl s postranním vozíkem rozměry 2 420 x 1 600 x 980 mm, hmotnost 340 kg a dosahoval rychlosti 80 km/h při spotřebě 7 l/100 km. Tento typ motocyklu vyráběl pod značkou URAL i Irbitskij motocikletnyj zavod (IMZ), kde však od poloviny 60. let montovali motor s rozvodem OHV (Dnepr dostal motor OHV až v roce 1971). V 60. a 70. letech se na 14 montážních linkách vyrábělo ročně 140 000 motocyklů. Model M-72 se stále vyrábí v Číně.

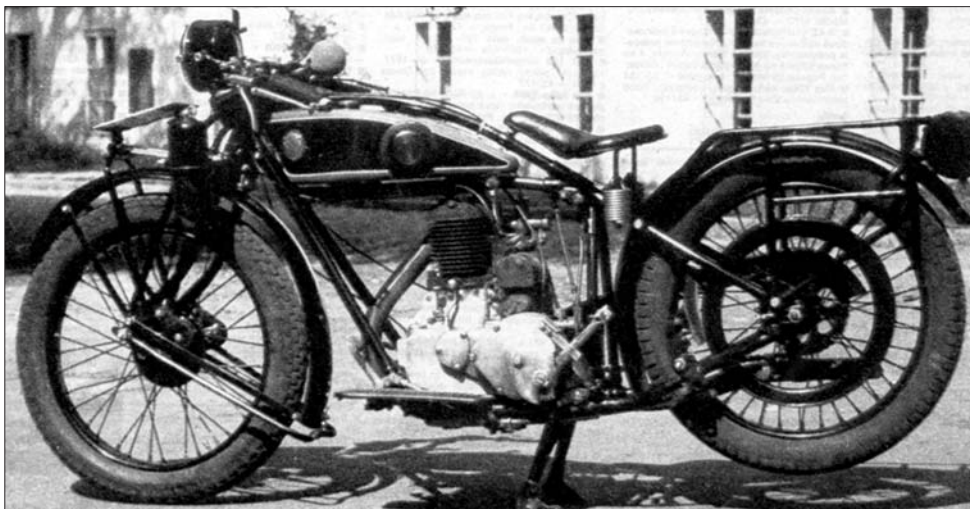


Motocykl Douglas typ DD 12 – 500 (rok výroby 1928)

Douglas *Douglas Motors Ltd., Bristol, Anglie*

Firma Douglas se od počátku své existence od roku 1905 ubírala směrem, který málokdo zkoušel. V konstrukci motocyklů se zaměřili na ploché dvouválce umístěné v rámu příčně. Motory měly různé objemy s rozvody SV i OHV. Dařilo se jim výtečně – za 25 let výroby je dotáhli ke skutečné dokonalosti.

Vyobrazený stroj má objem 494 cm³ (ø 62,6 x 82 mm) s výkonem 36 k při 6 500 ot/min. Zapalování magnetkou BTH, oddělená třístupňová převodovka s nožním řazením (původně na tomto stroji bylo ruční řazení převodů). Stroj o váze 125 kg dosáhl při spotřebě 6 l/100 km maximální rychlosti 180 km/h.



Jednoválcový D-RAD R4 s rozvodem SV

D-RAD *Deutsche Industrierwerke AG, Berlin-Spandan, Německo*

V době první světové války vyráběli v této firmě zbraně i munici. Po ukončení války přešli v roce 1921 na výrobu motocyklů. První typ měl dvouválcový motor s protilehlými válci uloženými v rámu podélně, to je příčně uložený motor (jako Douglas), jeho objem byl 393 cm³ SV. Druhý typ byl zdokonalen ing. Christiansenem. Ani tento motocykl neslavil úspěch.

Od roku 1926 už pod názvem Deutsche Industrierwerke AG., Berlin-Spandau, Německo, začali konstruovat jednoválce s dvojitým rámem, přední kyvnou vidlicí a motory objemu 350 a 500 cm³ s rozvodem SV. První typ označený jako R4 je na obrázku, měl jednoválcový vzduchem chlazený motor s objemem 496 cm³ (ø 82 x 94 mm) a rozvodem SV, který měl výkon 12 k při 3 900 ot/min.

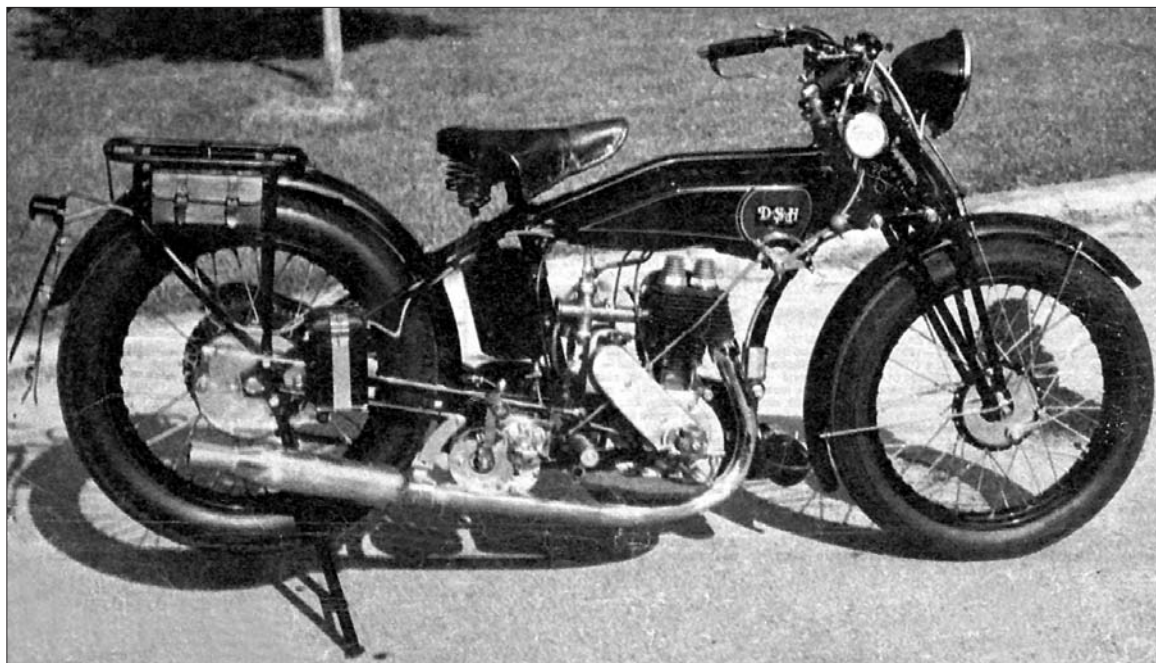
Motor měl kompresní poměr 4,8:1. Magnetové zapalování, oběžné tlakové mazání, vícelamelovou spojku, třístupňovou převodovku v bloku s motorem (ruční řazení), primární převod ozubenými koly. Zadní brzda špalíková, přední bubnová s vnitřní čelistí. Acetylenové osvětlení, vyvíječ plynu umístěn na levé straně přední vidlice. Při váze 140 kg a maximální rychlosti 90 km/h spotřeboval 4 l paliva. Nejčastěji se používal se sajdkou.

V roce 1930 to byl model R10 – jednoválcový motor s objemem 496 cm³ (ø 82 x 94 mm), rozvodem OHV, výkonem 14 k, byl nakloněn vpřed (ve směru jízdy) o 30°. Byla to konstrukce ing. Martina Stolle. Kliková hřídel a na jehličkových ložiscích třístupňová převodovka s ručním řazením. Otevřený trubkový rám. Kyvná vidlice. Váha 149 kg. Tento typ byl nejsilnější z řady R a prodával se za 1 150 marek. Po roce 1932 klesal zájem o tuto

značku, a tak začali vyrábět malé motocykly s jednoválcovým dvoutaktním motorem od firmy Otto Bark v Drážďanech. Firma se musela spojit s NSU, přesto nakonec v roce 1933 zanikla.

D.S.H. *Trautmannsdorfer Fabrzeuggesellschaft AG, Wien, Rakousko*

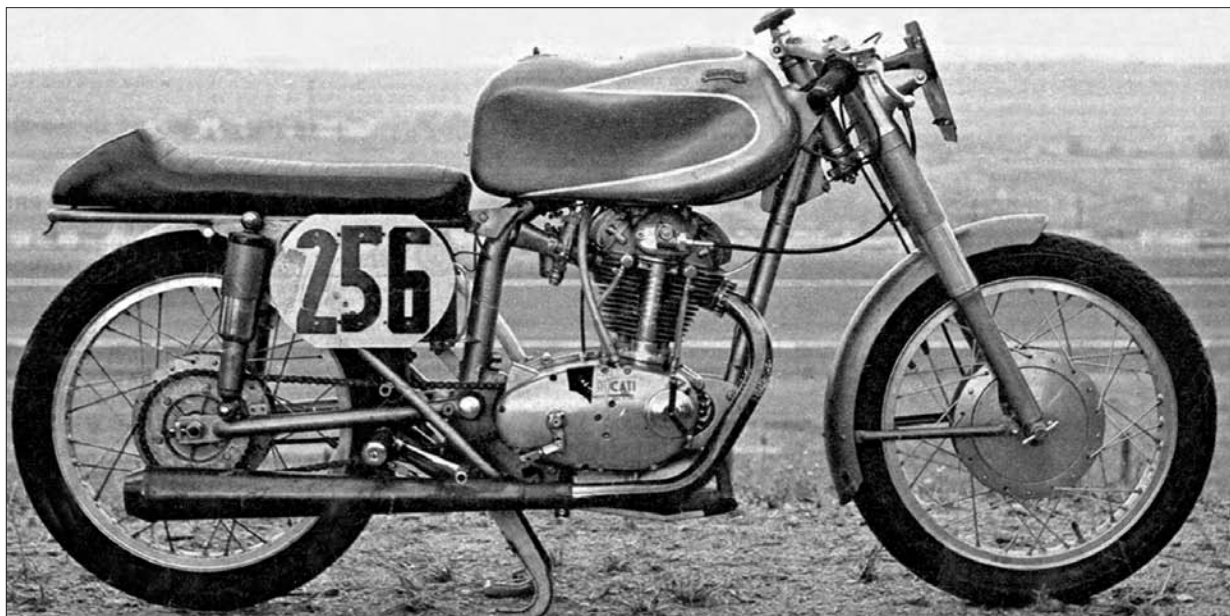
Ve Vídni byla v roce 1923 společníky Franzem Döllrem, Franzem Siedlem a Ing Haulerem založena firma D.S.H. V roce 1924 vyrobili první motocykl s motorem Villiers, později pracovali s motory JAP-SV i OHV a švýcarskými motory MAG. I když měli velké úspěchy, firma zanikla v roce 1930. Na snímku je jednoválec s nesnímatelnou hlavou a rozvodem SV o objemu 498,5 cm³ (ø 84 x 90 mm), přičemž výkon byl 14 k při 3 000 otáčkách. Oddělená třístupňová převodovka s ručním řazením umožnila motocyklu o váze 135 kg dosáhnout rychlosti 110 km/h při spotřebě 5 l na 100 km.



Motocykl D.S.H. 500 SV (rok výroby 1926)

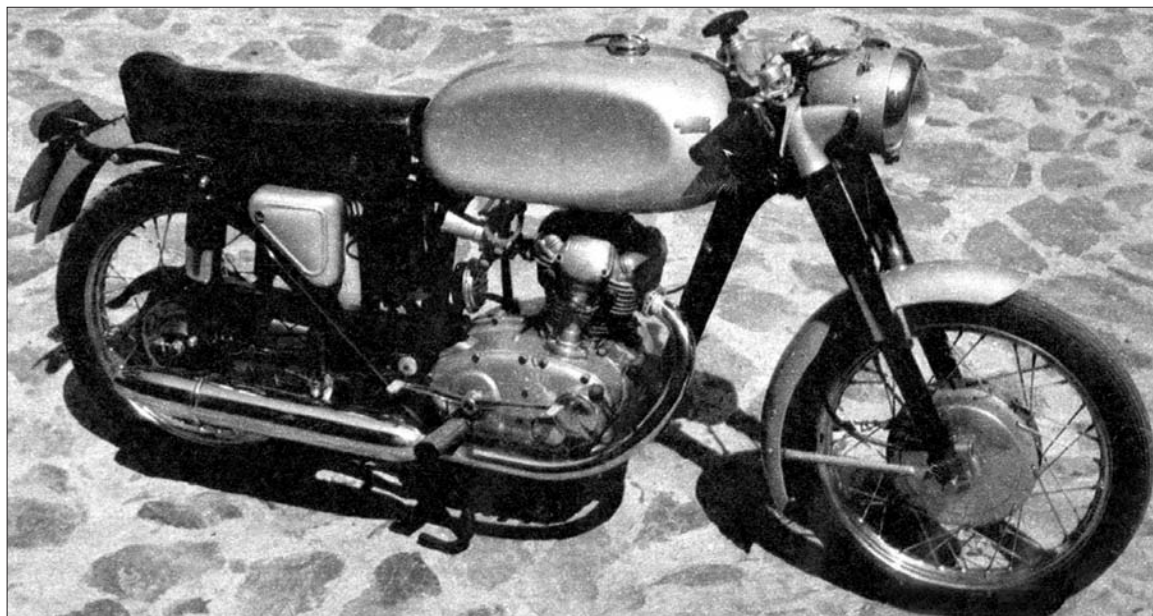
Ducati *Ducati Meccanica S.p.a., Bologna, Itálie*

Firma se nejvíce zasloužila o poválečnou motorizaci Itálie svým nejpobulárnějším výrobkem „cyklomotor“ Cucciolo. Byl to jednoválec s rozvodem OHV a objemem 50 cm³. Později to byly lehké sportovní i závodní motocykly Ducati, ke kterým patřil i stroj na snímku vyrobený v roce 1956 pro závod Giro d'Italia. Jednoválec OHC s objemem 174 cm³ měl ø 63 x 56 mm a výkon 20 k při 10 000 ot/min. Kompresní poměr 9:1. Čtyřstúpnová převodovka v bloku s motorem dovolila stroji s váhou 96 kg maximální rychlost 140–150 km/h.



Ducati 125 Sport, rok 1959

I když firma začala s výrobou až v roce 1950, díky šéfkonstruktérovi ing. Taglionimu byly jejich stroje velmi rychlé. Vyráběly se v kubatuře od 124 do 248 cm³. Měly desmodromický rozvod OHC. Na snímku je vzduchem chlazený jednoválec OHC 124 cm³ (ø 55 x 52 mm) s výkonem 10 k při 8 500 ot/min. S kompresním poměrem 8:1 a čtyřstupňovou převodovkou dosahoval stroj o váze 100 kg rychlost 120 km/h při spotřebě 2,8 l/100 km.



Pro americký trh byl v roce 1965 vyvinut dvouválcový motocykl Ducati 500 OHC (ø 74 x 57,8 mm) o výkonu 40 k při 6 000 ot/min, s pětistupňovou převodovkou, nožním i elektrickým startérem a rychlostí 150 km/h.



Ducati 500 OHC (rok výroby 1965)